

Voyageur à pied
Paris, BnF,
ms Français 9140, f° 182



TOUR JEAN SANS PEUR

20, rue Étienne Marcel
75002 Paris
tél. : 01 40 26 20 28
fax : 01 40 26 20 04
courriel : tjsp@wanadoo.fr
www.tourjeansanspeur.com

ISBN : 2-9516494-2-8

DÉPÔT LÉGAL

2^e trimestre 2009

Association des Amis
de la tour Jean sans Peur
Tous droits réservés

04/16 MX592169 0
LES VOYAGES AU MOYEN ÂGE

Prix Magasin 7.00 €



les voyages

AU MOYEN ÂGE

TOUR JEAN SANS PEUR



les voyages

AU MOYEN ÂGE

VOYAGE...

Le mot n'existe pas avant le XV^e siècle, même si la société médiévale tout entière, des nobles aux paysans, se livre à cette activité. On parle alors d'« itinéraire ».

L'existence elle-même est comparée à un voyage : à chacun d'effectuer son *pèlerinage de vie humaine*.

À pied, à cheval, en chariot ou en bateau, les marchands, pèlerins, soldats, moines, troubadours... parcourent un monde qu'ils commencent à connaître grâce aux cartes et aux récits de voyageurs. On ne voyage pas encore pour le plaisir, mais pour commercer, prier, conquérir, informer, voire enseigner.

Aux risques nombreux des déplacements, la société répond en organisant l'entretien des routes, le gîte, le couvert et la protection des voyageurs. Ainsi, la règle de saint Benoît prévoit leur accueil dans les établissements monastiques.

Pour plus de sûreté sont aussi invoquées les puissances divines, les saints, la Vierge et Dieu lui-même, que l'on priait ainsi : *Soyez-nous une ombre contre le soleil, un manteau contre la pluie et le froid, soyez le bâton qui évite les chutes.*

Depuis l'an mil, la paix de Dieu prévoit la libre circulation des marchands et des pèlerins, qui voyagent sous sauf-conduit. Leurs agresseurs étaient excommuniés, les assassins des pèlerins pendus.

Assistance généralisée et punition des empêcheurs de voyager en rond, tels sont les maîtres mots de cette civilisation nomade et itinérante qu'était le Moyen Âge.

Nous vous invitons à suivre un voyage sur les routes de France et à destination de l'Orient : celui d'un voyageur qui aurait pu être artiste, messenger, marchand, pèlerin ou encore ambassadeur.





L'ÉTAT DU MONDE

La première étape de la préparation d'un voyage consiste à tenter de se situer dans l'espace à parcourir pour se rendre vers la destination choisie.

Comment s'orienter dans un monde qui, dans sa grande majorité, est inconnu ?

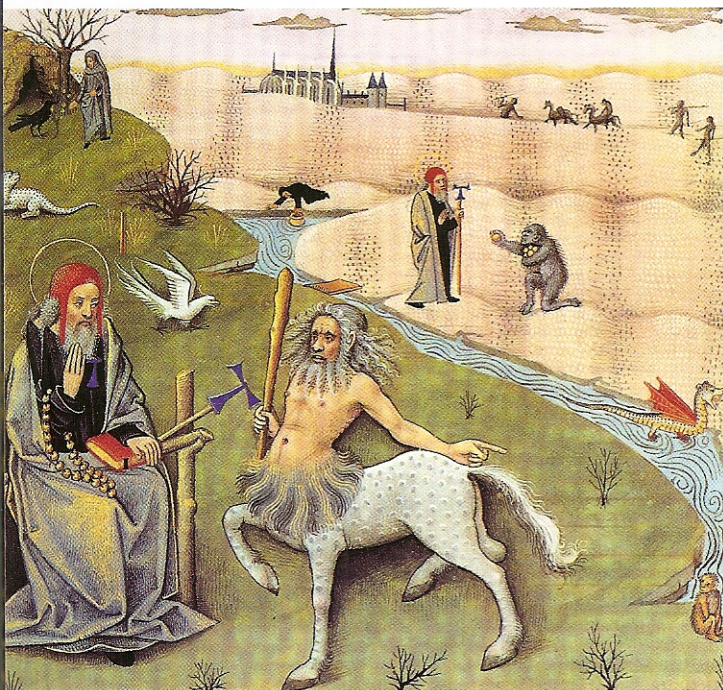
Comment se représente-t-on l'espace connu ?

Quels chemins emprunter pour ne pas s'égarer et risquer d'y perdre la vie ?

La représentation du monde dans l'Occident médiéval est influencée par des connaissances issues de l'Antiquité et de la civilisation arabe.

Savants arabes et astrolabe

Londres, British Museum, ms 24189, f° 15, Angleterre, XV^e s.



La Haute-Égypte dans *Les merveilles du Monde ou les secrets de l'histoire naturelle*. Paris, BnF, ms Français 22971, France, XV^es.

Le monde gréco-romain

Il a légué des concepts que lui-même avait reçu du Proche-Orient : le globe vu comme une mappemonde circulaire et sa division en 360°. La Terre est déjà perçue comme une sphère, et l'espace méditerranéen découpé en latitudes et longitudes.

Parallèlement à ces données scientifiques, Pline l'Ancien imagine un univers fantastique dans son *Histoire naturelle*. Les illustrateurs du Moyen Âge s'en inspirent jusque dans les cartes du monde, aux confins duquel on trouve des cyclopes, des sciapodes (hommes au pied parasol), des êtres à tête de chien et des monstres marins...

La civilisation arabe

Elle avait conservé un grand nombre d'ouvrages antiques, et avait poursuivi la recherche géographique et procuré à l'Occident de nouveaux instruments essentiels pour la navigation et la cartographie.

Dès le X^e siècle, il existe une école de cartographie fondée sur les textes de savants géographes.

Au centre des mappemondes est placée La Mecque. Des informations sur la configuration du sol, les fleuves, les climats mais aussi les échanges commerciaux entre les pays illustrent les livres de géographie arabes.

Ainsi, au XII^e siècle, Idrisi, le géographe du roi Roger II de Sicile, dessine une carte comprenant l'Europe, l'Afrique et l'Asie, et s'étendant de la Scandinavie au Maroc.

À Tolède, au XII^e siècle, grâce à la présence de juifs et de mozarabes parlant l'arabe, se développe un centre de traduction. Celui-ci voit affluer de nombreux savants d'Occident en quête du savoir antique.

Avant le XIII^e siècle, en Occident, l'image du monde est fondée sur des principes philosophiques et religieux.

Apparaissent alors des cartes simplifiées en « T-O », reprenant l'idée d'une Terre circulaire (O) où la Méditerranée et les fleuves prennent la forme d'un « T ». Elles sont centrées sur la ville sainte de Jérusalem, et comprennent les trois continents connus : Europe, Afrique, Asie.

À partir de ce schéma, et à la suite des récits de voyageurs du XI^e siècle comme du développement des voyages commerciaux et diplomatiques en dehors de l'Europe au XII^e siècle, les cartographes multiplient les détails géographiques nouveaux.

Au XIII^e siècle, les voyageurs occidentaux, parmi lesquels Marco Polo, s'aventurent en Asie. Leurs récits permettent de représenter l'Inde comme une péninsule et de figurer les montagnes de l'Asie.

Sur mer

Dès le XI^e siècle, grâce aux échanges avec le monde musulman, l'Occident adopte l'astrolabe et la boussole.

Des cartes nautiques, ou « portulans », existent dès la fin du XIII^e siècle. Les détails pratiques y sont davantage mis en évidence que les monstres merveilleux car les marins ont besoin d'estimer les distances, de connaître les points cardinaux, les marées et les ports.

Le dessin des côtes, des caps, des baies, des rades et des îles est plus précis : l'illustrateur utilise des couleurs pour identifier les vents, place des drapeaux pour indiquer les villes et trace un maillage de lignes (ou rhumb), fondé sur les vents, pour se repérer dans l'espace.

Les cartes nautiques se multiplient au XIV^e siècle, d'abord en Italie puis en Catalogne et à Palma de Majorque. Gênes, Pise et Venise jouent un rôle majeur dans le commerce méditerranéen.

En 1354, une ordonnance de Pierre IV d'Aragon impose à chaque navire d'avoir deux portulans à bord, ainsi que deux gouvernails.

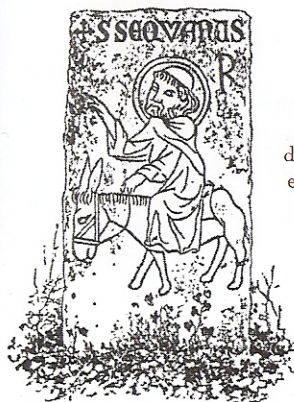
L'importance prise par ces cartes nautiques démontre le souci de voyager plus sûrement.

Sur terre

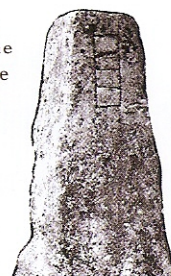
Les voyageurs se repèrent grâce à des bornes de pierre sur lesquelles sont gravées des indications d'orientation, soit figuratives, avec le dessin d'un personnage montrant avec son doigt la direction à suivre, soit par rébus : l'abbaye de Chelles est représentée sous forme d'une échelle.

Des poteaux servant aussi d'oratoire sont disposés le long des routes et agrémentés de bras tendus vers la bonne direction.

Puis, tout simplement, le voyageur s'oriente en demandant aux gens du lieu la route à suivre ou l'emplacement d'une auberge.



Bornes de l'abbaye de Saint-Seine et de l'abbaye de Chelles





Autre miracle d'un enfant
au engle

Un enfant au engle
de vn ans nome
thomas estoit
couchie vne nuit en la gru
che d'ung homme charon
Il perdy la veue et lui deu
srent les yeulx tous besto
nez et ne auoient wit

LES PRÉPARATIFS

Chacun se prépare au voyage selon sa condi-
tion et la durée présumée du déplacement :

- quelques nuits pour un pèlerinage à un sanctuaire régional ou un changement saisonnier de résidence aristocratique,
- deux mois au minimum pour une foire lointaine,
- plusieurs mois, voire plusieurs années, pour une ambassade, un pèlerinage outre-mer...

Pour de tels déplacements, mieux valait faire son testament : le voyageur pouvait fort bien mourir en route.

LE COSTUME DE VOYAGE



Le pèlerin pauvre voyage léger, seulement muni d'une besace de tissu ou de cuir, car chacun lui doit le vivre et le couvert. Nul besoin de provisions de bouche, sinon du pain et un bout de fromage : même de passage, le pèlerin est convié aux repas de fêtes, mariages et funérailles.

Désargenté, il ne lui faut que son bulletin de route, un sauf-conduit délivré par l'autorité municipale ou religieuse du lieu de départ, des méreaux ou contremarques, jetons en échange desquels il obtient des repas gratuits ou une chambre à l'auberge. Une sébile, un sifflet, un couteau, toujours utile, sans doute aussi un briquet, sont portés à la ceinture.



Bagages
sur chevaux
de somme
Paris, Bnf,
ms Français 93,
f° 445 v°,
France, XV^e s.

Le bâton de marche à bout ferré pointu, le bourdon, lui sert à l'occasion d'arme défensive contre les animaux errants. Enfin, comme tout voyageur, il porte une gourde en bandoulière.

Le noble et le marchand, au contraire, prévoient des haltes confortables à l'auberge ou chez des parents et amis. Ils se chargent donc d'encombrants bagages : au minimum de vastes sacoches ou besaces de cuir transportées à cheval par les serviteurs, ou chargées sur de lourds chariots.

Les voyageurs aisés ont de solides coffres de bois couverts de cuir, lourdement ferrés pour ne pas risquer d'être démantibulés par les cahots, et dotés de serrures pour décourager les voleurs. Ces coffres sont souvent accrochés sous les véhicules ou fixés sous le siège du conducteur, voire à l'arrière.

En mer, seuls ceux qui naviguent longtemps sont obligés à de lourds et coûteux préparatifs, car ils doivent prévoir des vêtements de rechange (à cause des poux), de l'eau douce et des provisions pour plusieurs jours, ainsi que de quoi faire chauffer les repas sur le pont du navire.

Les armées en campagne sont astreintes à une logistique bien supérieure encore, puisqu'elles se font accompagner non seulement de trains de chariots emplies de vivres et de munitions, mais aussi de forgerons, d'un chirurgien, de cuisiniers, de boulangers avec leur four mobile.

On peut même dire qu'elles sont à l'origine du camping moderne : les tentes et les lits de camp sont en effet l'ordinaire du voyage militaire.

Il existe même, au XV^e siècle, des matelas gonflables, les *lits de vent*.



Chapeau et cape imperméables
Paris, Ars. ms 5070, Flandre, XV^e s.

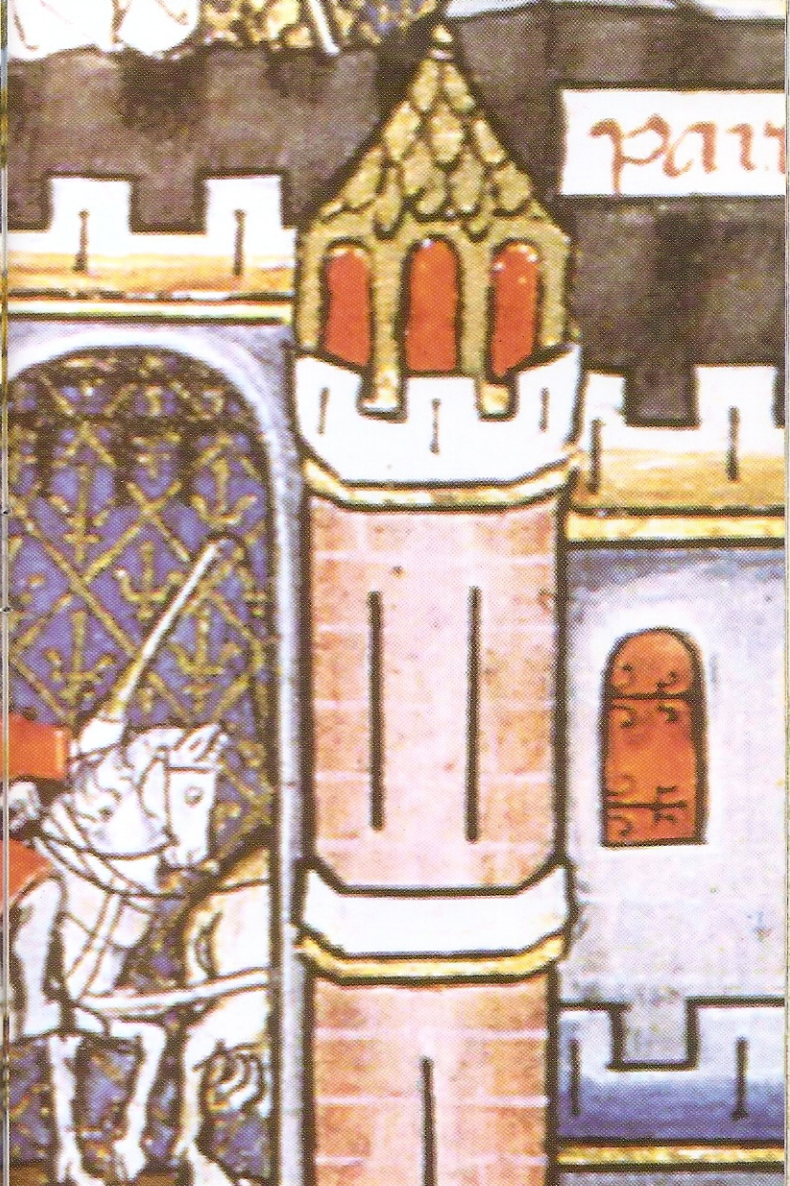
Nobles, marchands ou pèlerins se vêtent de manière similaire. Ces derniers se distinguent par leurs insignes de pèlerinage.

Pour résister aux intempéries, les voyageurs portent de solides chaussures de cuir montantes, à épaisses semelles ; en été, le pèlerin espagnol adopte les espadrilles. Les cavaliers se chaussent de cuissardes souples en peau de chamois. Pour vêtement de dessus, on porte la pèlerine, qui tire son nom du saint voyage. À l'automne, les voyageurs sont couverts d'une cape longue et parfois doublée de fourrure portée poils en dehors pour une meilleure imperméabilité. Leurs chapeaux à larges bords, posés sur un chaperon encagoulant le visage, les protègent de la pluie.

Il s'agit ensuite de se prémunir contre les désagréments de la route : le soleil et la « poudre » du chemin.

Les dames soucieuses de préserver leur teint adoptent des coiffes enveloppantes ; les cavaliers s'oignent de crèmes contre les coups de soleil, et les voyageurs nobles, les pèlerins, dans le désert d'Égypte, portent des lunettes anti-poussières : bandeau de cuir et de tissu où sont enchâssées deux lentilles de cristal ou de verre.

Le simple voyageur ne se munit pas de pharmacie car, dans les abbayes, les moines le nourrissent et le soignent.



LES TRANSPORTS

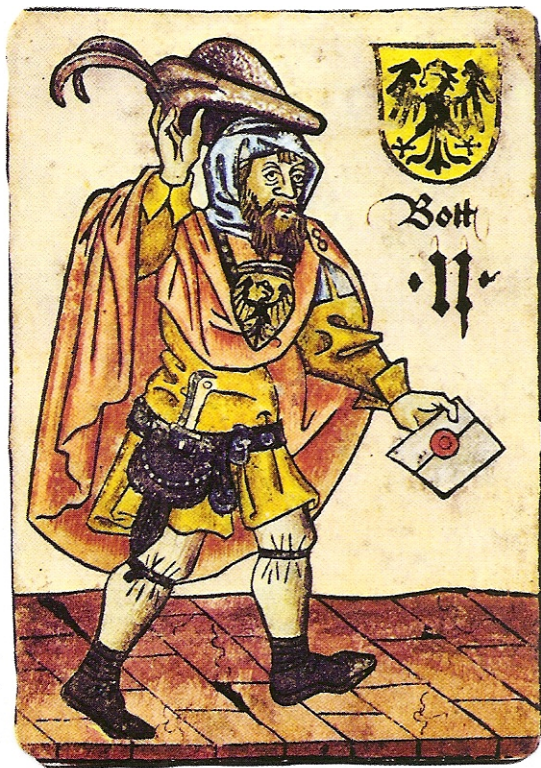
En même temps que disparaît le réseau routier romain, qui favorisait les liaisons rapides entre cités, se créent, aux XI^e-XII^e siècles, de nouvelles voies de communication adaptées à l'essor du commerce.

Ces chemins, nés des usages locaux, constituent un réseau secondaire dont l'absence d'apprêt entraîne une certaine lenteur dans le transport des marchandises (10 à 15 km par jour).

Si les charges s'avèrent trop importantes, les bateaux, sur les rivières et les canaux, prennent le relais. Sur les voies fluviales, des trains de barques de halage, tirées par des centaines d'hommes, transportent de cinq à six cents tonnes de marchandises à la fois. Et, bien sûr, la mer est parcourue par toutes sortes de bateaux, transportant hommes et marchandises dans une précarité liée tant aux éléments qu'aux pirates.

À PIED, À CHEVAL, EN BATEAU...

La marche, moyen le plus simple de se déplacer, est employée par les plus démunis ou par les pèlerins en quête de pénitence. Celui qui en a les moyens utilise le cheval ou la mule et d'autres bêtes de somme, comme l'âne, le mulet ou le dromadaire dans le désert.



Coursier
Carte de tarot,
Vienne,
ÖNB, XV^es.

Le cheval tient un rôle majeur, qu'il soit palefroi, destrier, roncin ou sommier, c'est-à-dire destiné au noble, à la guerre, à l'écuyer ou aux bagages.

Les chariots à quatre roues, ancêtres des carrosses, et les litières luxueusement aménagées véhiculent les aristocrates, en particulier les femmes enceintes et les personnes âgées ou trop faibles pour monter à cheval.

Plusieurs chevaux, attelés en ligne ou en paires, tirent des charges importantes à bonne allure.

Les bateaux autorisent le transport des produits pondéreux (bois, pierres, vin...), sur mer, sur les voies fluviales et, depuis le XII^e siècle, sur des canaux.

Les armées, les pèlerins et les marchands utilisent aussi des navires pour parcourir, en cabotant, la Manche ou la Méditerranée.



Le naufrage
Lyon, BM, Inc. 1053.
XV^es.

LES ROUTES



La charrette
familiale
Paris, BnF,
ms Allemand 211,
f° 6 v°, XVI^es.

À partir du XII^e siècle, le réseau routier européen se réorganise et permet un trafic important.

Sur les grandes routes peuvent circuler annuellement plus de 1000 tonnes de marchandises.

À la fin du XIII^e siècle, dans son ouvrage *Coutumes du Beauvaisis*, Philippe de Beaumanoir distingue cinq types de routes caractérisées, en particulier, par leur largeur : le sentier (1,20 m), la charrière (2,40 m), la voie (4,80 m), le chemin (9,60 m), le grand chemin royal (19,20 m).

L'entretien des routes et des ponts, très onéreux pour le seigneur malgré la perception de péages, se fait surtout en temps de paix et de croissance économique.

Il arrive également que les armées en campagne s'en chargent, permettant aux convois d'avancer plus rapidement. Ainsi, en 1359, le roi d'Angleterre Édouard III, désireux de prendre Paris, prévoit de faire précéder son armée de 500 hommes armés de pelles et de haches afin d'aplanir et d'élargir les routes empruntées.

Le temps de transport varie beaucoup. Si un coursier rapide peut parcourir 150 km/jour, les moyennes quotidiennes fluctuent entre 20 et 60 km.



Déplacement en traîneau
Cambridge, Fitzwilliam Museum,
ms 1058, Flandre, vers 1500

LES DANGERS DU VOYAGE

Nombreux sont les dangers naturels. Les passages des rivières, sur des ponts mal entretenus, par des bacs peu sûrs ou des gués glissants et bourbeux fournissent leurs lots d'accidents. Et si les fièvres des régions insalubres emportent bien des voyageurs, les rudes conditions des hivers rigoureux ou des pays désertiques achèvent souvent les hommes aux corps affaiblis par leurs longs périple... quand la mer ne les a pas engloutis auparavant.

Les dangers humains complètent ce tableau. Bien que les seigneurs assurent la protection de tous sur leurs terres, les brigands restent redoutables, même en temps de paix. Qu'ils soient routiers, pirates ou bédouins, ils pillent, volent ou tuent les voyageurs isolés et les navigateurs solitaires. Comment remédier à ces maux ? Éviter les saisons extrêmes, voyager en groupe, être bien équipé et avoir de bons guides minimise les difficultés, mais ne les supprime pas.

Alors, comme toujours au Moyen Âge, l'homme s'en remet à Dieu. Ainsi, avant le départ, sont bénis pèlerins, armées et bateaux auxquels on donne souvent le nom de la Vierge ou de saints protecteurs en guise de talisman.



LES ÉTAPES

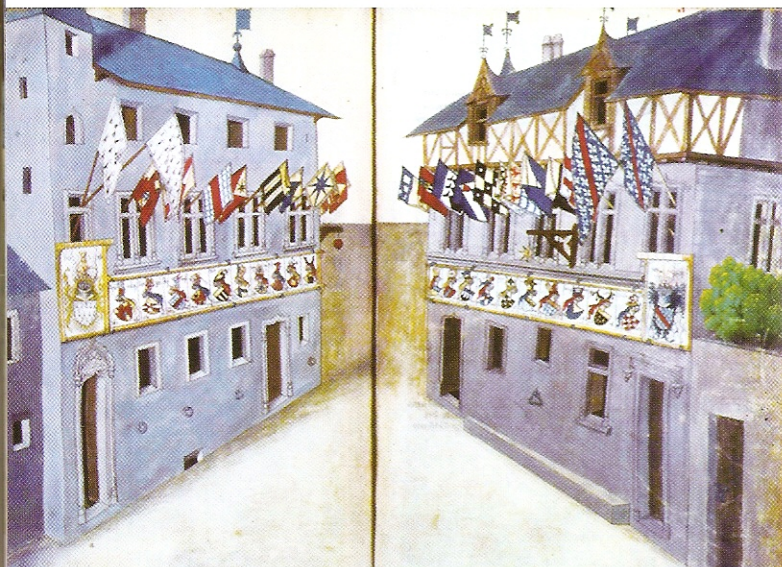
Où dormir, quand on est en voyage ?
 Suivant son niveau de fortune, le voyageur qui parvient à temps aux portes des agglomérations avant leur fermeture nocturne a le choix entre le dortoir d'un hospice, une auberge, la maison d'un parent ou ami, voire d'un collègue, comme chez les marchands dont le réseau de relations offrait de nombreux débouchés.

Partout en France, existent des lieux spécialisés dans l'accueil des pèlerins de saint Jacques : des petites maisons reconnaissables à la statuette du saint qui surmonte le seuil, ou des hôpitaux de pèlerinage combinant chapelle, salle d'accueil et passage voûté surmontant le chemin.

Là, dans la journée, des banquettes de pierre permettent aux voyageurs de se reposer un moment à l'abri du soleil comme de la pluie, après une collation obtenue d'un hospitalier posté à un guichet.

Ceux qui, venus du nord de la France ou de Flandre, transitaient par Paris se rendaient à l'hôpital Saint-Jacques-aux-pèlerins, à l'angle de la rue Saint-Denis, de la rue du Cygne et de l'actuelle rue Étienne Marcel. Les pèlerins plus riches descendent dans les auberges avoisinantes : « Au bourdon » ou « À la coquille »...

LES AUBERGES

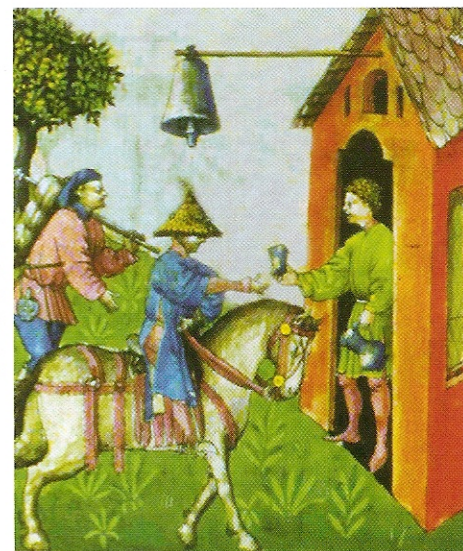


Deux auberges urbaines
Paris, BnF, ms Français 2692, France, XV^es.

À la fin du Moyen Âge, les auberges ouvertes aux voyageurs se comptent par dizaines dans les petites villes, par centaines dans les grandes agglomérations. Elles se regroupent souvent à proximité des lieux de passage (les ponts) et de commerce (la Grand-rue, la place du marché...) ou des portes de ville : en effet, les retardataires allaient dormir dans les faubourgs.

Les enseignes de ces établissements se doivent d'être « parlantes », en un temps où tous ne savent pas lire. Elles ciblent parfois la clientèle : les Allemands savent trouver un hôtelier parlant leur langue à l'enseigne de l'Ours ; à l'étranger, les Français sont enclins à choisir la Fleur de lys ou l'Écu de France, les Bourguignons l'Écu de Bourgogne, les Bretons l'Écu de Bretagne... Les clercs d'Église sont tentés d'aller au Chapeau rouge (coiffe des cardinaux), et tous se sentent rassurés à l'idée d'aller dormir à l'enseigne de la Tête de Maure ou de l'Étoile, icônes des rois mages, patrons des voyageurs.

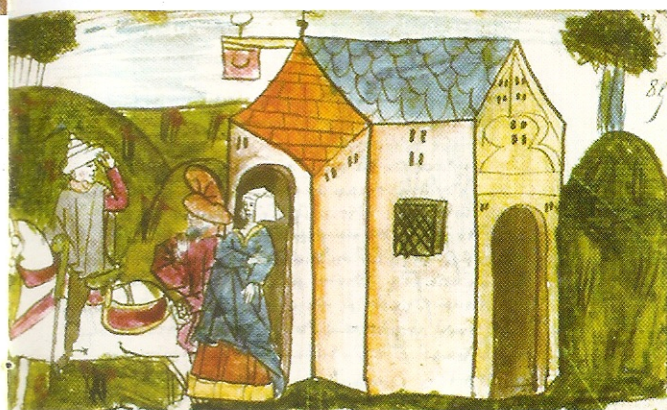
Beaucoup d'établissements optent pour une protection spirituelle valable pour tous : l'Ange, la Vierge et les saints (saint Nicolas, saint Christophe, saint Pierre...), la croix. Enfin, le voyageur qui choisit de descendre au Croissant de lune sait pouvoir y trouver des chambres pour la nuit.



L'enseigne, une cloche, permet d'attirer de loin le voyageur
Paris, BnF, ms Latin 9335

Mais bien des voyageurs se retrouvent obligés de coucher à la belle étoile. On dit d'ailleurs en plaisantant « coucher à l'enseigne de l'étoile » pour signifier dormir dehors ! Ils s'installent à proximité d'un cours d'eau ou d'une fontaine, de préférence sous un arbre, ou dressent la tente, quand ils sont assez riches pour disposer d'un tel accessoire : au Moyen Âge, en effet, les textiles coûtent fort cher.

Les tentes médiévales ressemblent aux « canadiennes » des campeurs modernes : toiles doublées, peut-être imperméabilisées, mâts, tapis de sol, tendeurs attachés à des piquets, appelés *crochets* ; il en existe de différentes tailles : en forme de toit à deux pans, pour un à deux dormeurs, ou de pavillon rectangulaire ou circulaire, pour les aristocrates en voyage ou en guerre. Elles sont assez grandes pour que l'on puisse y disposer les coffres, déplier les lits de camp, dresser une table, jouer aux échecs. Certaines abritent une cuisine, un hôpital, voire une chapelle – ou une écurie. Même les chevaux peuvent dormir sous la tente !

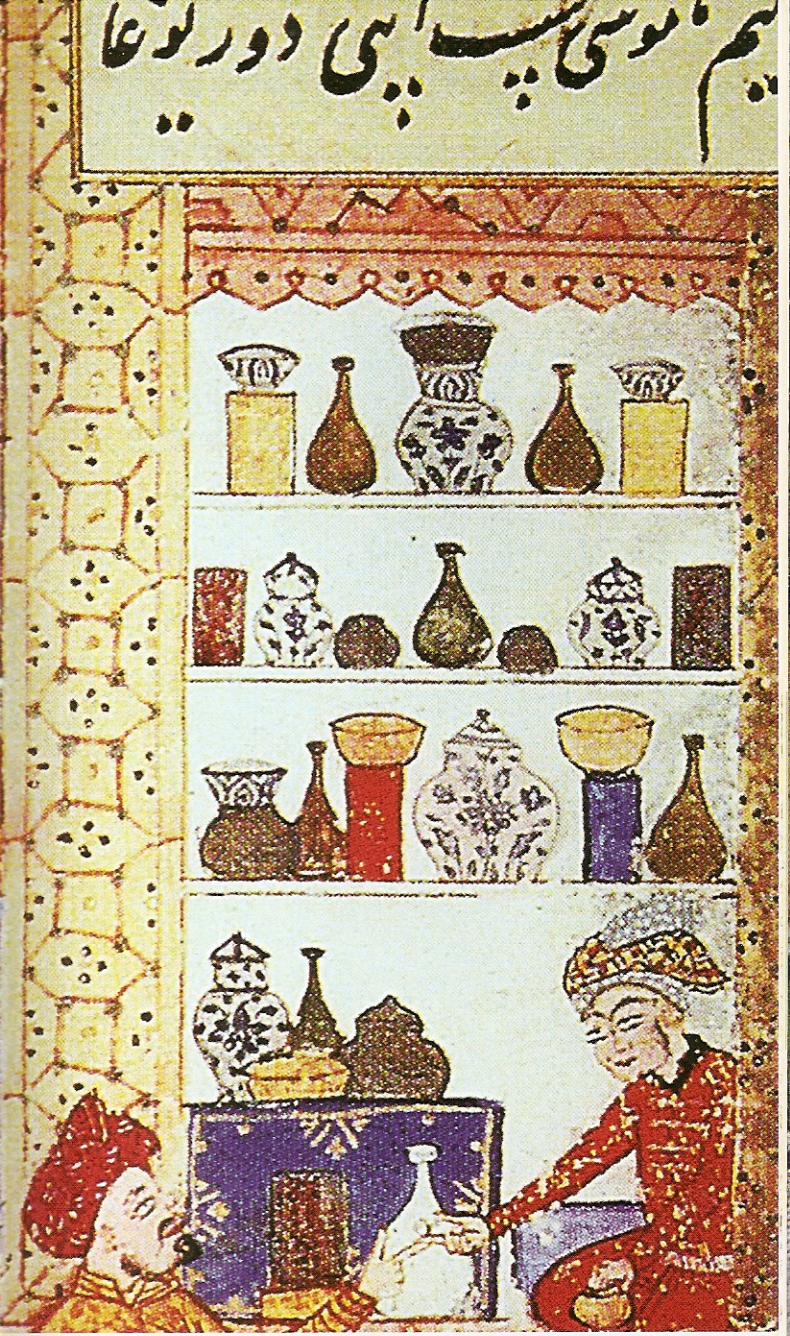


À l'auberge du Croissant de lune
Paris, BnF, ms Français 1460, f° 77 v°, France, XV^es.

EN BATEAU

Le voyageur en route pour la Terre sainte doit dormir dans l'entrepont sur une mince natte de paille ou de jonc, qui lui servira aussi dans le désert. Il doit également se munir de l'indispensable vase de nuit...

Mais attention aux voleurs ; les marchands sont conduits à créer des comptoirs pour ne pas avoir à se déplacer avec trop de liquidités, et à inventer une monnaie-papier : les lettres de crédits et de change.



ÉCHANGES ET CONTACTS

À partir du X^e siècle, les ports d'Occident s'animent.

Les voyageurs partent vers l'Orient, par dévotion ou attirés par ses richesses.

Malgré les risques de naufrage et d'attaques par les pirates, la voie maritime est alors le meilleur moyen de traverser la Méditerranée. Les navires vénitiens et génois abordent deux fois l'an en Syrie et en Égypte.

Ils exportent bois, poix, fer et autres métaux, tissus solides et luxueux comme les draps de laine et les toiles de lin. Ils reviennent chargés de produits exotiques, essentiellement des denrées de luxe : épices médicinales et aromatiques, perles, pierres et métaux précieux, ivoire, objets de valeurs (armes, tissus, tapis)...

L'ouverture de comptoirs commerciaux dans divers ports méditerranéens (Corfou, Salonique, Alexandrie...) et les croisades (prise de Jérusalem en 1099) sont aussi l'occasion d'une découverte du Proche-Orient.

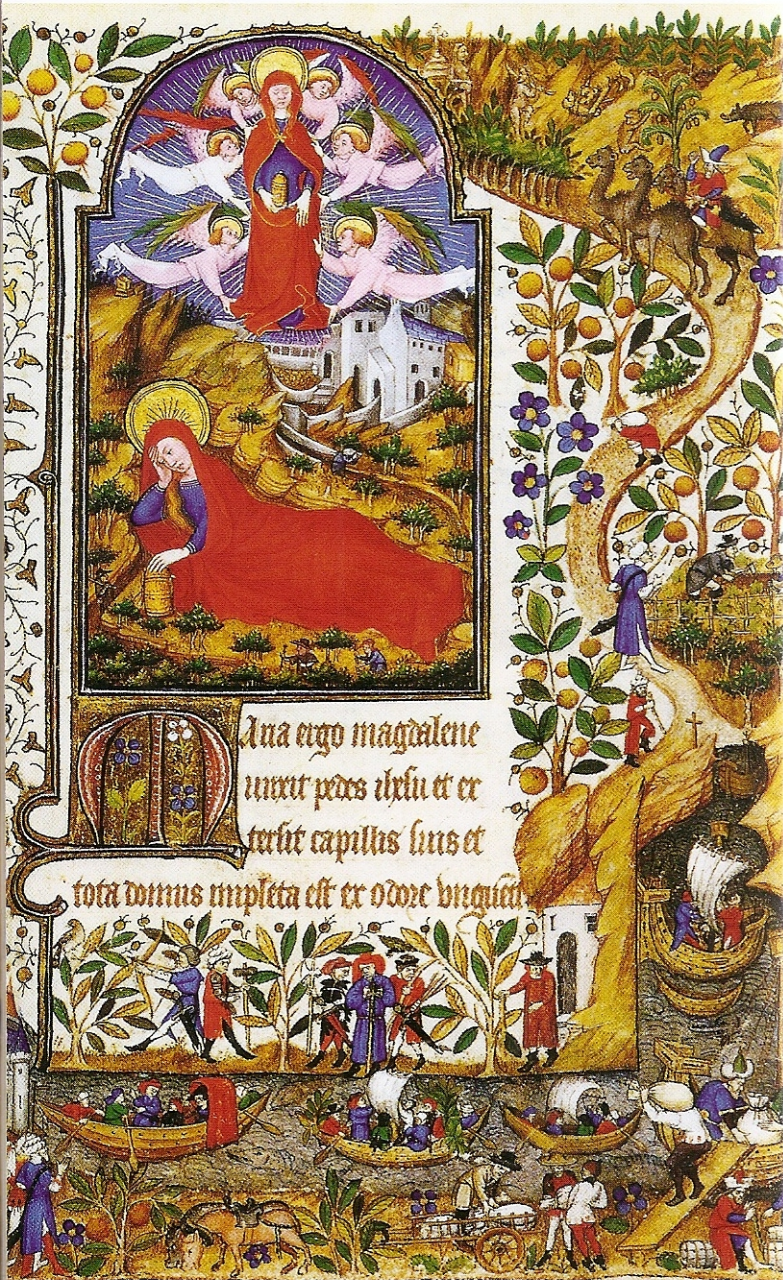
Par la suite, l'établissement des Chrétiens en Terre sainte permet aux marchands d'Occident de s'aventurer jusqu'à Bagdad, en Inde et même en Chine.

Le développement du commerce international favorise l'arrivée régulière d'une plus grande variété de produits orientaux sur les marchés occidentaux. Il contribue ainsi à l'essor de nombreuses villes marchandes.

Au XII^e siècle, Vénitiens et Génois ont la suprématie sur la mer Méditerranée.

Pour limiter les risques, les marchands s'associent et prévoient des contrats d'assurance maritime.

En cas de perte, les frais sont partagés, et si la marchandise arrive, elle bénéficie largement à tous.



Livre d'heures de Marguerite d'Orléans. Rencontre de l'Occident et de l'Orient. Les ballots de marchandises sont chargés pour une traversée maritime vers des

lointains pays, aux fruits et animaux exotiques, aux confins desquels habitent des sauvages.

Paris, BnF, ms Latin 1156B, f° 17, 1426



Turc
sur une place
flamande
Flandre, XV^e s.

Des pèlerins de toutes conditions sociales partent en Terre sainte. Le voyage est long, coûteux et non sans danger.

Certains doivent vendre leurs biens ou les mettre en gage. Le transport des pèlerins, plus nombreux à partir du XI^e siècle, est une entreprise lucrative. Dès le XIII^e siècle existent des voyages organisés au départ de Venise comprenant le trajet Venise-Jaffa, aller-retour, avec le séjour à Jérusalem et dans ses alentours.

Le voyageur plus fortuné ne se contente pas de visiter les lieux saints. Il admire le phare d'Alexandrie encore debout au début du XIV^e siècle, visite les pyramides, s'émerveille des richesses naturelles et artisanales de Damas, est marqué par l'étrangeté des paysages désertiques.

Sur les pistes de l'Égypte et de la Syrie, les voyageurs découvrent le caravansérail. Ce type d'établissement, construit en dur autour d'une cour centrale, comporte des cellules à l'étage pour la nuit. Il abrite les caravanes avec leurs bêtes et, souvent, on y dort gratuitement.

La nourriture peut être une surprise. Le voyageur est amené à manger les spécialités locales : viande de dromadaire, lait aigre... Le pèlerin goûte les fruits exotiques : citron d'Alexandrie, melon de Jaffa..., il découvre aussi le mastic de Chio (ancêtre du chewing-gum) et boit même de l'eau de la mer Morte !

Les voyageurs occidentaux et orientaux s'observent mutuellement. Leurs récits décrivent l'image qu'ils ont les uns des autres. Le pèlerin Thietmar, au XIII^e siècle, s'émerveille de la beauté de la ville de Damas : *Elle est exceptionnellement riche, pleine d'artisans réputés et remarquables dans des domaines divers. [...] Elle est embellie de fontaines et de canaux artificiels plus merveilleux qu'on ne peut l'imaginer. Dans chaque maison, dans chaque rue, il y a des bassins ou des lavoirs carrés ou ronds, admirablement disposés selon le goût ou la fantaisie des riches.*



LE RETOUR

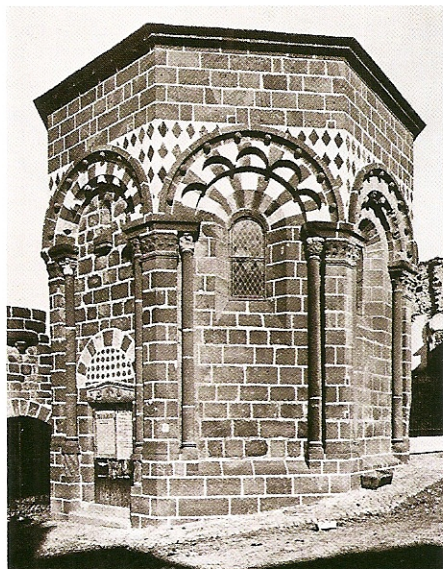
Si le voyageur médiéval rapporte des souvenirs, ce n'est pas par goût de l'exotisme. Pour le pèlerin, c'est rapporter le témoignage, voire la preuve, de l'accomplissement de son vœu.

Pour le voyageur lettré ou l'ambassadeur politique, c'est manifester son goût pour les curiosités historiques, artistiques ou géologiques et faire preuve, dès le XV^e siècle, d'un sens de l'archéologie.

Des mots entendus en Orient vont ainsi intégrer notre langue : noms d'étoiles (Altaïr, Véga, Bételgeuse) ; termes d'orientation (azimut, zénith) ; noms d'aliments (sukkar, le sucre ; al-barquq, l'abricot ; al-kohl, l'alcool)...

À l'orée du XV^e siècle, roi de France et princes invitent des artisans maures à venir décorer leurs châteaux, à la manière arabe, de carreaux de faïence bleue et de pavements étoilés.

Des insignes de pèlerinage



La chapelle
Saint-Clair,
et sa décoration
mauresque
Le Puy, France,
XI^e s.

Une fois arrivé à bon port, le pèlerin en repart presque aussitôt. Après avoir embrassé la statue du saint objet de son pèlerinage et reçu une attestation d'un chanoine, il ne prend que le temps de se reposer et de s'équiper pour le voyage de retour. Sur le parvis des églises, où se pressent les marchands, il acquiert des insignes de pèlerinage (petites broches à coudre sur les vêtements, en forme de coquille, de croix ou de figures de saints ou de la Vierge). Ces insignes, qui sont aussi des images souvenir, font également fonction d'ex-voto : revenu à son point de départ, le pèlerin les jette du haut d'un pont, en geste de remerciement pour avoir survécu.

Des souvenirs bibliques

Les voyageurs médiévaux reviennent surtout avec des reliques : fragment d'os des saints ou de la crèche de la Nativité, de l'eau du Jourdain, ou des objets d'origine végétale, à la fois symboliques et de grand prix : des roses de Damas, une branche de palmier. Une banane – dans les tranches en rondelle de laquelle les voyageurs anglais voyaient le signe de la croix. Ou encore un fragment de pierre sur laquelle se serait assise Marie, une écharde arrachée à la sainte Croix, voire un éclat de la Porte dorée, où sainte Anne aurait attendu Joachim...



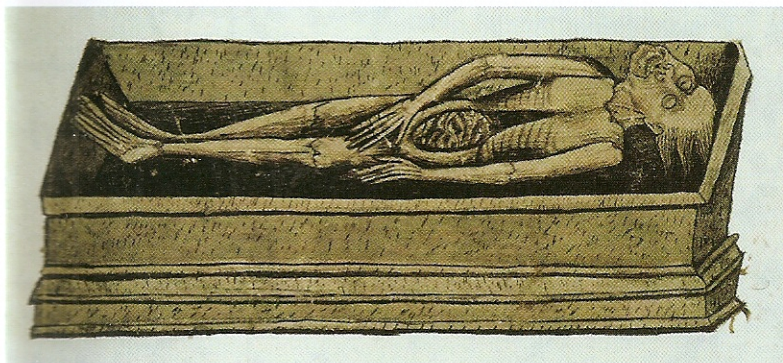
Des souvenirs exotiques...

Le voyageur médiéval s'en revient rarement les mains vides. Les spécialités locales font l'objet d'achats : cristal de Murano, corail de Trapani, perles du golfe Persique... Les pèlerins outre-mer rapportent des vestiges archéologiques : fragment de momie, scarabée sculpté.

Au XV^e siècle, les nobles achètent des cadeaux sur les marchés arabes. Ils en font présent à leurs épouses et à leurs proches : bourses en soie, bijoux qui ont touché le saint Sépulcre, musc, armes de Turquie, *oiselets de Chypre* pour parfumer les chambres.

Le goût pour les terres lointaines pousse enfin les grands aristocrates à acheter des animaux exotiques rapportés par les navigateurs : au XV^e siècle, singes et perroquets sont les plus appréciés.

Les voyageurs revenant d'Inde ou d'Amérique au siècle suivant, ramèneront même... des hommes !



Une momie égyptienne. Bruxelles, Bibliothèque Albert I^{er},
codex Bruxellensis IV. 1024, f^o 132, XV^e s.

Des images...

Les aristocrates en voyage, qui se font accompagner de leurs artistes préférés, rapportent aussi des images, croquées sur le terrain et recopiées ensuite dans des manuscrits commémoratifs.

Ainsi, au XV^e siècle, le peintre préféré du roi René d'Anjou, en route pour la cour de Lorraine, s'est arrêté au Puy, en Auvergne, où il dessina dans le moindre détail la célèbre statue de la Vierge Noire.

À l'orée du XVI^e siècle, le jeune François I^{er} accomplit avec sa mère et son précepteur un voyage en Provence afin d'aller se recueillir sur la tombe de sainte Marie Madeleine, à la Sainte-Baume. Il fit exécuter des vues de son voyage, petites images circulaires, ancêtres des diapositives.

Des récits de voyage

La rédaction de « guides » par de nombreux voyageurs médiévaux, livres intimes contenant la liste des étapes, des auberges et des chemins, relève de ce même souci de témoigner de la réalité de cet acte extraordinaire qu'était alors le voyage au long cours. Cependant, rarement recopiés, ils restèrent le plus souvent sous forme manuscrite, davantage destinés à l'information des proches qu'à enrichir l'expérience d'autres voyageurs inconnus.

Le pèlerinage à la Sainte-Baume, en Provence
Paris, BnF, ms Français 24955, f^o 66, début du XVI^e s.

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

Dominique (P.-C.), *Voyageurs arabes. Ibn Fadlan, Ibn Jubayr, Ibn Battuta et un auteur anonyme*, La Pléiade, 1995

Girault (M. et P.-G.), *Visages de pèlerins au Moyen Âge. Les pèlerinages européens dans l'art et l'épopée*, Zodíaque, 2000

Pelletier (M.), *Géographie du monde au Moyen Âge et à la Renaissance*, CTHS, 1989

Péricard-Méa (D.), *Compostelle et le culte de saint Jacques au Moyen Âge*, PUF, 2000

Régnier-Bohler (D.), *Croisades et pèlerinages*, Laffont, 1996

Sénac (P.), *L'Occident médiéval face à l'Islam. L'image de l'autre*, Flammarion, 2000

Sigal (P.-A.), *Les marcheurs de Dieu. Pèlerinage et pèlerins du Moyen Âge*, Juillard, 1970

Treps (M.), *Les mots voyageurs*, Le Seuil, 2003

Verdon (J.), *Voyager au Moyen Âge*, Perrin, 1998

CD-rom

Site internet exposition BnF « Ciel et Terre » :
<http://expositions.bnf.fr>

Dans la même collection

L'hygiène au Moyen Âge, 2005

L'animal au Moyen Âge, 2005

La cuisine au Moyen Âge, 2006

L'école au Moyen Âge, 2007

La santé au Moyen Âge, 2008

Les merveilles du Monde ou les secrets de l'histoire naturelle

1377-1379, Paris BnF, ms Français 22971

Éthiopie est une région qui est située vers la partie de Midy où il y a moult grant multitude de bestes venimeuses, comme serpent, basiliques, grans dragons...

COMMISSAIRE DE L'EXPOSITION

Danièle Alexandre-Bidon

CENTRE DE RECHERCHES HISTORIQUES, ÉCOLE
DES HAUTES ÉTUDES EN SCIENCES SOCIALES

COAUTEURS

Caroline Cano,
Andrea Zombori
et Rémi Rivière

DIRECTEUR DE LA TOUR JEAN SANS PEUR

CONCEPTION GRAPHIQUE

e-visuel J.-J. Guillon

